

Les politiques de modération de la circulation automobile sont-elles économiquement justifiées ?

Par **Frédéric HÉRAN**

Maître de conférences en économie
à l'Université Lille 1, chercheur au Clersé¹

Depuis quelques années, de plus en plus de villes françaises se lancent dans des politiques de modération de la circulation en généralisant les « zones apaisées » – zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes – dans les quartiers et les rues où la vie locale domine. Concrètement, leur objectif est de calmer les trois quarts des rues et que seuls les grands axes demeurent limités à 50 km/h.

Plusieurs petites villes y sont déjà : Fontenay-aux-Roses, Nogent-sur-Marne, Sceaux, Villecresnes, Fontainebleau en région parisienne ou Lezennes (3 000 habitants) dans la métropole lilloise. Et d'autres villes plus importantes s'y mettent. Lorient (58 000 habitants) est la première à avoir achevé récemment cette transformation. Et de grandes villes ont décidé d'y parvenir à marche forcée : Montreuil-sous-Bois, Dijon, Strasbourg, Grenoble, Toulouse... Lille se hâte plus lentement. La Grand'Place est en cours d'aménagement en zone de rencontre : l'axe qui traverse la place sera limité à 20 km/h, les feux seront supprimés et les piétons deviendront prioritaires. Nantes a fait de même, vingt ans plus tôt, dans son hypercentre : Cours des 50 Otages.

Une qualité de vie urbaine fortement améliorée

La principale motivation du passage en « ville 30 » est de réduire les accidents. Un piéton heurté à 30 km/h meurt dans 15 % des cas. À 50 km/h, le risque de décès est en revanche de 80 %. Un véhicule roulant à 50 km/h au lieu de 30 km/h a besoin d'une distance deux fois plus grande pour s'arrêter (26 m au lieu de 13 m) et l'écart se creuse encore par temps de pluie. De fait, les villes 30 connaissent une baisse spectaculaire des accidents et de leur gravité.

Les avantages ne s'arrêtent pas là. La pollution est également fortement réduite, car les accélérations sont bien moindres et les arrêts moins fréquents, les carrefours à feux n'étant plus nécessaires dans les zones apaisées. Le bruit est aussi nettement atténué. Et il devient plus agréable de se déplacer à pied et surtout de rouler à bicyclette, ce qui favorise le report de la voiture vers les modes actifs. Dans le contexte actuel de montée rapide de l'obésité, c'est un argument... de poids. Enfin, moins de voitures, cela permet aussi de reconquérir les espaces publics au profit de tous. Bref, la qualité de vie urbaine en est fortement améliorée.

Certes, il y a aussi quelques désavantages. Une réduction de

40 % de la vitesse de pointe se traduit par une baisse de la vitesse moyenne des déplacements en voiture, mais d'environ 10 % seulement, ce qui est finalement peu pénalisant. La modération de la circulation réclame aussi quelques aménagements : des seuils à l'entrée des quartiers, puis divers dispositifs pour rappeler régulièrement aux automobilistes la nécessité de ralentir : chicanes en alternant le stationnement, dos d'ânes, plateaux aux carrefours... Ce n'est pas très coûteux, mais la facture peut vite s'alourdir quand il faut les généraliser à toute la ville. Aussi est-il indispensable d'industrialiser le processus et de ne recourir à ces aménagements que lorsque c'est indispensable. Mieux vaut concentrer les moyens sur les grands axes et les places pour y ralentir le trafic aux endroits sensibles – très commerçants ou touristiques – et les doter d'aménagements cyclables et de trottoirs élargis.

Quand « le territoire s'épanouit »

Reste une question clef qui intéresse le chercheur en économie des transports : est-il vraiment justifié de ralentir la ville ? Selon la théorie économique standard, la réponse est clairement négative. Les aménagements de modération de la circulation font perdre du temps aux automobilistes et le temps, c'est de l'argent ! Le raisonnement est, tout de même, un peu plus subtil. Depuis cinquante ans, les statisticiens constatent que le « temps gagné » grâce à des transports urbains plus performants – voies rapides, RER, métros... – est en réalité utilisé pour aller plus loin. Les citadins consacrent toujours environ une heure par jour à leurs déplacements qu'ils limitent à 3,5 à 4 quels que soient les modes utilisés. Les économistes en déduisent que l'accessibilité du territoire s'accroît puisqu'on peut accéder, dans le même temps, à une diversité plus grande d'activités potentielles. En conséquence, le fonctionnement de tous les marchés s'en trouve amélioré : marchés des biens, des services, du travail... Il est, par exemple, plus facile pour un employeur de trouver le bon salarié ou pour un chômeur de trouver l'emploi qui lui convient.

Certains économistes en déduisent que les désagréments de la vitesse en ville sont finalement peu de choses par rapport à ses bienfaits : accroissement des échanges et augmentation de la productivité urbaine. Que la vitesse entraîne un étalement urbain et favorise la ségrégation sociale et l'entre soi n'est qu'un problème mineur : « le territoire s'épanouit » et « le bien-être s'améliore » préfèrent-ils affirmer². À l'inverse,

¹ Centre lillois d'études et de recherche sociologiques et économiques, UMR 8019 du CNRS et composante de la MESHS (Maison Européenne des Sciences de l'Homme et de la Société).

² Jean Poullit, *Le territoire des hommes. La création de richesse, d'emplois et de bien-être au sein d'une planète préservée*, Paris, Bourin Éditeur, 2005, 349 p.



ralentir la ville, ce serait pénaliser durement l'activité économique et sociale.

S'il n'est pas toujours aussi clairement affirmé, ce discours reste largement implicite chez les décideurs et notamment chez les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées qui sont aux commandes de la plupart des organismes qui font la ville d'aujourd'hui : agences d'urbanisme, directions des services techniques

des grandes villes, directions départementales des territoires et de la mer (ex DDE)...

Pourtant, la modération de la circulation n'est pas une nouveauté en Europe et la France peut bénéficier de l'expérience acquise par bien d'autres pays plus audacieux. De très nombreuses villes aux Pays-Bas, au Danemark, en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Belgique... l'appliquent depuis de nombreuses années sans être à l'agonie pour autant. Par exemple, en Allemagne, des villes telles que Hambourg, Brême, Berlin, Düsseldorf, Munich... se sont lancées, dès les années 80, dans des politiques de *Verkehrsberuhigung*, non sans une forte opposition du lobby automobile et des milieux économiques. Pour démontrer le bien-fondé de leur politique, les villes ont réalisé de nombreuses études avant/après tout à fait concluantes (aucune étude complète de ce type en France à ce jour...). Et, avec le recul, force est de constater que le déclin annoncé par les opposants n'a pas eu lieu, bien au contraire : toutes ces villes se portent bien aujourd'hui.

Des villes moins ségréguées et plus égalitaires

Il est temps que les théories économiques rendent mieux compte du bilan coûts-avantages des politiques de modération de la circulation. Voici les principaux raisonnements qui peuvent y contribuer.

Tout d'abord, il est inexact de considérer qu'en milieu urbain la vitesse accroît l'accessibilité. Si c'est vrai à court terme, à long terme, au contraire, la vitesse automobile engendre des villes dix fois moins denses que les villes pédestres d'antan. Ainsi, peut-on démontrer que, malgré des vitesses de déplacement bien supérieures en périphérie qu'au centre, l'accessibilité y est pourtant deux à trois fois moindre. Bref, pour

favoriser les échanges, la densité s'avère plus efficace que la vitesse. En centre-ville, la densité contraint certes à se déplacer lentement, mais tout ou presque est pourtant à portée de main³.

Ensuite, la vitesse est plus coûteuse que l'on croit. Elle permet, il est vrai, d'accéder en périphérie à des logements pavillonnaires bon marché et à des biens à petits prix dans les grandes surfaces. Mais elle impose aux ménages d'être motorisés et souvent même multi-motorisés (deux voitures ou plus). Si bien que plusieurs enquêtes concordantes montrent que le bilan est neutre : le total des dépenses de logement, de transport et de biens de grande consommation n'est pas moindre pour un citoyen qui habite en grande périphérie que pour celui qui vit en proche périphérie ou même dans le centre⁴.

Enfin, les économistes peinent à monétariser les atouts des villes calmées. Outre la réduction des nuisances qu'on parvient déjà difficilement à cerner, nul ne sait mesurer ce qu'apportent des villes plus perméables aux modes alternatifs à l'automobile, plus agréables à vivre et même moins ségréguées et plus égalitaires. Impossible d'isoler le rôle des transports dans la cohésion sociale qui est liée à de très nombreux facteurs. Les économistes sont les premiers à savoir et à rappeler que ce qui n'est pas évaluable tend à être négligé, mais aussi les premiers à négliger ensuite ce qu'ils ne savent pas évaluer !

Les politiques de modération de la circulation n'ont pratiquement que des avantages. Mais elles souffrent d'un désintérêt certain de la part des chercheurs en économie, parce qu'elles entrent mal dans leur cadre de réflexion standard. En revanche, le péage urbain – qui réduit la congestion et favorise la vitesse – est un objet d'étude quasi magique, parce qu'il se plie aux contraintes du calcul économique. Las, des centaines de villes s'obstinent à modérer la circulation, quand une poignée seulement a instauré un péage. Elles n'ont pas forcément tort. ■

³ Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, éd. Economica, 2011, 218 p.

⁴ Annarita Polacchini, Jean-Pierre Orfeuil, « Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports », *Recherche Transports Sécurité*, n° 63, 1999, pp. 31-46.